

je puis approuver une mesure dont le but est de placer les chemins de fer nationalisés ou à nationaliser sous le contrôle d'une société qui n'est pas responsable envers le Parlement, mais envers le Gouvernement de l'époque. Il y a de bons arguments en faveur de la nationalisation.

Des DEPUTES: Très bien, très bien.

M. FOURNIER: C'est parfait. Je n'ai pas de parti pris à ce sujet.

Des DEPUTES: Très bien, très bien.

M. FOURNIER: Il y a des députés qui rient, mais qu'ils attendent le reste de mes remarques. Il y a aussi des objections à la nationalisation. Il y a des arguments pour et contre, je ne conteste pas l'autorité des parrains du projet, le ministre de l'Intérieur et le ministre des Chemins de fer. En vérité, ils peuvent être très versés dans la question des chemins de fer; mais à mon avis, eu égard aux aptitudes des deux ministres et avec tout le respect que je leur dois, je dirai que l'un d'entre eux connaît surtout le droit et l'autre connaît assurément mieux l'amidou. Il me semble que le cabinet se plaît énormément à prendre des responsabilités à un tel point que le public ne sait plus où il en est. Je ne sais vraiment pas comment je pourrais voter intelligemment sur une question, quand nous ne pouvons pas obtenir les renseignements que nous demandons. Vais-je dire à mes électeurs que le principal argument en faveur de la nationalisation est la remise en vigueur de quarante-quatre chartes accordées à des propriétaires de terrains en mal de spéculation? Je suis en faveur de la nationalisation; mais je dois dire à mes collègues de la droite, qui ont entendu toute la discussion et dont plusieurs m'ont paru ne pas donner signe de vie, qu'avant d'approuver la nationalisation, je tiens à mettre en lieu sûr mon argent et ma montre. J'ai écouté attentivement tout ce qui a été dit au sujet du projet de loi; or, tout ce que j'ai pu comprendre, c'est qu'il va créer une très puissante combinaison qui exercera dans la politique une influence sans précédent dans notre histoire. Le projet de loi est très explicite dans ses dispositions. Même le siège social doit être choisi par arrêté ministériel. On ne propose pas de donner à l'administration du chemin de fer un caractère public, mais plutôt particulier au cabinet des ministres, et l'on donne au parti ministériel des pouvoirs qui dépassent de beaucoup la res-

ponsabilité traditionnelle des gouvernements.

Je suis Canadien français, mais Canadien partout où je vais. J'ai l'honneur de représenter Bellechasse, la plus belle circonscription de la province de Québec. Je viens de l'endroit même où a été écrite la première page de l'histoire du Canada, où le christianisme et la civilisation se sont implantés pour la première fois dans cette vaste étendue de terrain inculte, où les travailleurs du sol ont changé les forêts en prairies verdoyantes, y plantant la semence de l'idéal canadien dans ce continent. Je répète que je suis Canadien; par conséquent pourquoi n'aurais-je pas confiance aux entreprises canadiennes? J'y ai absolument confiance, de même que je crois au progrès de mon pays, et je n'aime pas que l'on vienne essayer de faire croire le contraire.

Il y a bien des raisons de s'opposer à cette mesure. Je ne suis pas préjugé, mais comment peut-on me convaincre, puisque le Gouvernement refuse de me renseigner? Le passé du Gouvernement n'est pas un de ceux que l'on peut accepter de bonne grâce ou qui puisse nous induire à avoir confiance en la qualité, au point de vue financier, ou l'honnêteté, au point de vue politique, du système qu'il représente.

À cet égard, voici l'opinion d'un expert en matière de chemins de fer, M. Lovatt:

Il n'y a rien de si essentiel à la paix financière, au bien-être commercial et industriel du pays que l'adoption par le Gouvernement d'une politique de chemins de fer bien établie.

C'est là un excellent avis; il faut un programme bien défini; seulement, nous sommes en présence d'une nouvelle situation. Je tiens à dire franchement ma pensée au chef du Gouvernement. L'Etat a pris à sa charge le Nord-Canadien et je le demande, qui est responsable de la chose?

Un DEPUTE: Oui, dites-nous qui en est responsable?

M. FOURNIER: C'est du côté des ministériels que le leader doit diriger ses regards: les capitalistes, les malfaiteurs et s'il m'est permis de le dire, les financiers sans scrupule de Toronto. Voilà les hommes qui ont créé la situation actuelle, puisqu'ils étaient les porteurs d'obligations et ils savaient que si le Gouvernement prenait possession de ce réseau, la valeur de ces obligations s'accroîtrait énormément et ils échapperaient au désastre. Nous avons donc aujourd'hui à notre charge ce réseau cet "éléphant blanc" comme le ministre des Travaux publics (M. Carvell) le baptisait